

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen),
Winfried Nachtwei, Angelika Beer und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/9676 —**

Militärischer Fluglärm und Startbahnausbau in Lagerlechfeld

In der Umgebung des Standortes Lechfeld des Jagdbombergeschwaders 32 sind die Menschen immer noch alltäglichem und allnächtlichem Fluglärm in unerträglichem Umfang ausgesetzt. Täglich starten zwischen 8 und 17 Uhr bis zu vier „Blöcke“ von jeweils vier, gelegentlich aber auch fünf bis sechs Tornados. Jedes dieser Jagdflugzeuge fliegt nach dem Start zwei, drei oder mehr Platzrunden einschließlich sogenannter Touch-and-go-Manöver, anstatt in speziellen Übungsgebieten die Übungsflugstunden zu absolvieren.

In den Sommermonaten beginnen kurz nach Sonnenuntergang die Nachtstarts, ab Oktober in weit größerer Anzahl die sogenannten Night-low-level-Flüge. Zwischen 18 und 19 Uhr starten in der Regel sieben bis acht Tornados im 5-Minuten-Abstand. Auch die nachts gestarteten Flugzeuge müssen vor der Landung wenigstens zwei Probeanflüge (touch and go) absolvieren. Dies bedeutet bei sieben gestarteten Tornados zwischen 18 und 23 Uhr mindestens 21 Lärmereignisse zu Lasten der Anwohnerinnen und Anwohner. Addiert man die durchaus realistische Anzahl von 20 Starts tagsüber hinzu, inklusive der diversen Platzrunden, so sind die Menschen täglich 60 und mehr Lärmereignissen ausgesetzt, die beim Start einen Maximalpegel von 100 bis 115 Dezibel und bei den Platzrunden einen Pegel von 85 bis 95 Dezibel erreichen.

Eines der größten Lärmprobleme im Umkreis von Lechfeld sind die sogenannten Formationsstarts. Der dabei auftretende Lärmpegel überschreitet im Maximum sogar 120 Dezibel. Die Dauer der dadurch verursachten Lärmschleppes beträgt ca. 1 Minute und 50 Sekunden. Für ein damit belastetes Kind kann dies die Zerstörung von Teilen des Innenohrs bedeuten.

Formationsstarts (formation take off) sind Parallelstarts von 2 Maschinen zur selben Zeit. Offiziell werden Formationsstarts unter anderem damit begründet, daß auf diese Weise eine relative Entlastung der Bevölkerung erreicht werde, weil so zwei Flugzeuge mit nur einem Lärmereignis hochgebracht würden. Daß dabei praktisch eine Verdoppelung des Lärmereignisses erzielt wird, wird unterschlagen.

Für „formation take offs“ ist nach NATO-Standard jeweils eine Startbahnbreite von wenigstens 120 Fuß vorgeschrieben. Das für Lechfeld gültige „enroute supplement“ weist jedoch nur eine Runway-Breite von 98 Fuß aus.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 3. Februar 1998 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wie breit sind die Lechfelder „runways“ 03 (nach Norden) und 21 (nach Süden) tatsächlich?

Die Start-/Landebahnen auf dem Flugplatz Lechfeld (03/21) sind 98 Fuß breit und entsprechen dem NATO-Standard.

2. Falls sie nur 98 Fuß breit sind: Wer hat und für wie lange die Ausnahme genehmigung dafür erteilt, daß dennoch Formationsstarts durchgeführt werden dürfen?

Für Formationsstarts mit höchstens zwei Luftfahrzeugen auf Startbahnen mit 98 Fuß Breite ist keine Ausnahme genehmigung erforderlich. Die Startbahnbreite von 98 Fuß entspricht für Formationsstarts den nationalen Anforderungen, niedergelegt im Flugbetriebshandbuch für das Kampfflugzeug TORNADO.

3. Was gedenkt die Bundesregierung zu tun, um zum Schutz der Bevölkerung, insbesondere der Kinder, das Fliegen solcher Formationsstarts auf ein absolutes Mindestmaß zu beschränken und nicht, wie derzeit am Standort Lechfeld üblich, alltäglich und allnächtlich durchführen zu lassen (in 1997 fast täglich ein bis vier „formation take offs“ tagsüber, nachts grundsätzlich Parallelstarts)?

Die Entscheidung zur Durchführung von Formationsstarts auf dem Flugplatz Lechfeld unterliegt einer Vielzahl von Faktoren, zum Beispiel Windrichtung und -stärke, Höhe der Hauptwolkenuntergrenze, Bodensicht, Flugsicherung und Ausbildungsstand der Besatzungen. Formationsstarts werden nur im Rahmen der Erfordernisse zum Erwerb oder Erhalt der fliegerischen Grundbefähigung der fliegenden Besatzungen durchgeführt. Nachtflug findet nicht allnächtlich statt.

Bei angesetztem Nachtflugbetrieb werden lageabhängig sowohl Einzel- wie auch Formationsstarts durchgeführt, wobei es zu einer gleichmäßigen Verteilung von Einzel- und Formationsstarts kommt.

4. Hält die Bundesregierung es für notwendig und für möglich, insbesondere die nächtlichen Formationsstarts zwischen 18 und 23 Uhr im Winterhalbjahr drastisch zu reduzieren, vor allem nachdem bei den „formation take offs“ der sogenannte outsideman, d. h. der im äußeren Kreisbogen fliegende Tornado, durch den längeren Einsatz des Nachbrenners die beiden Ortsteile Lagerlechfeld und Klosterlechfeld für fast zwei Minuten mit bis zu 120 Dezibel in einer unerträglichen Lautstärke beschallt?

Der Nachtflugbetrieb auf dem Flugplatz Lechfeld findet in der Regel von Herbst bis Frühjahr statt. Mit dem Ziel der Entlastung der örtlichen Bevölkerung wird der Beginn des Nachtflugs in den Monaten mit kürzerer Tageslichtzeit so früh wie möglich angesetzt, um nach Möglichkeit die letzte Landung vor 22.00 Uhr Ortszeit vorzusehen.

In den Sommermonaten wird Nachtflug nur in Ausnahmefällen zur Aufrechterhaltung der Nachtflugbefähigung durchgeführt.

Auf dem Flugplatz Lechfeld findet kein ständig durchgehender Nachtflugbetrieb statt. Der Nachtflugbetrieb orientiert sich an den Mindestkriterien zur Erfüllung der Nachtflugvoraussetzungen für die Luftfahrzeugbesatzungen. So hat im Januar 1998 kein Nachtflugbetrieb auf dem Flugplatz Lechfeld stattgefunden.

Grundsätzlich sind insbesondere aus Flugsicherheitserwägungen beim Start des Waffensystems TORNADO beide Nachbrenner mit Vollast bis zum Erreichen einer sicheren Geschwindigkeit zu nutzen. Dies trifft auch sinngemäß für Nachtformationsstarts zu, wobei die zeitgleiche Abwahl der Nachbrenner bei beiden Luftfahrzeugen zur Aufrechterhaltung der Formationsintegrität zwingend erforderlich ist.

5. Trifft es zu, daß die Startbahn Lechfeld, wie vom Kommodore des Jagdbombergeschwaders 32 Lechfeld gegenüber der Interessensgemeinschaft gegen Fluglärm auf dem Lechfeld geäußert, verbreitert werden soll, um für Start und Landung der „Beluga“ geeignet zu sein, die den Transport von in Toulouse gefertigten Airbusteilern zur DASA nach Augsburg per Luftfracht durchführen soll?

Das Bundesministerium der Verteidigung hat im Juli 1997 einem Antrag der Firma DASA Augsburg für eine mögliche zivilgewerbliche Mitbenutzung des Flugplatzes Lechfeld zum Transport von überdimensionalen Luftfahrzeugteilen des neuen A-3XX AIRBUS mit dem Luftfahrzeug BELUGA grundsätzlich zugestimmt.

Der Umfang des Flugbetriebes soll sich dabei auf zwei bis drei Flüge pro Woche belaufen. Konkrete Vertragsverhandlungen können erst nach der Entscheidung, ob Augsburg einer der Produktionsstandorte des A-3 XX sein wird, aufgenommen werden.

Bei Nutzung des Flugplatzes Lechfeld durch das Luftfahrzeug BELUGA ist keine Verbreiterung der Start- und Landebahn vorgesehen.

Es ist geplant, im Rahmen der Sanierung der Flugverkehrsflächen etwa ab Juli 1998 für eine Dauer von ca. zwölf Wochen den Antiskid-Belag der Start-/Landebahn zu erneuern. Während dieser Zeit wird die Nutzung des Flugplatzes Lechfeld gesperrt.

6. Steht ein solches Vorhaben der Verbreiterung der Startbahn auch im Zusammenhang mit der geplanten Produktion des Eurofighters bzw. mit dem Transport entsprechender Bauteile?

Nein.

7. Wer soll den Ausbau bzw. die Verbreiterung der Startbahn bezahlen?

Entfällt.

8. Falls diese Infrastrukturmaßnahme aus Mitteln des Bundeshaushalts bezahlt werden soll: Ist darin auch nach Auffassung der Bundesregierung eine versteckte weitere Subvention des Airbus bzw. des Eurofighter-Projektes zu sehen?

Nein.

9. Sind nicht auch nach Einschätzung der Bundesregierung die Minimalforderungen der örtlichen Initiative gegen Fluglärm auf dem Lechfeld e. V. mehr als berechtigt, nämlich daß wenigstens in festgelegten Mittagspausen und nach 22 Uhr keine Starts zu erfolgen haben sowie bei der Rückkehr der Flugzeuge sofortige Landungen ohne weitere Platzrundenflüge bzw. Touch-and-go-Manöver durchzuführen sind?

Abgesehen von einer Selbstbeschränkung seitens der Geschwaderführung ist keine festgelegte Mittagspause für den Flugbetrieb durch den Erlaß für die Betriebs- und Öffnungszeiten der Flugplätze der Bundeswehr, auch nicht für den Flugplatz Lechfeld, verfügt worden.

Im Jahr 1997 wurden keine Starts nach 22.00 Uhr Ortszeit durchgeführt.

Grundsätzlich erfolgt bei Nachtflugbetrieb die Landung aus dem ersten Landeanflug.

Zum Erwerb oder Erhalt der fliegerischen Grundbefähigung der fliegenden Besatzungen oder aus Gründen der Flugsicherung oder Flugsicherheit können Anflüge mit Durchstartverfahren (low approach/touch and go) durchgeführt werden. Dabei erfolgt in der Regel die endgültige Landung spätestens aus dem dritten Anflug.